



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 82]

नई दिल्ली, बुधवार, मार्च 1, 2017/फाल्गुन 10, 1938

No. 82]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 1, 2017/PHALGUNA 10, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 9 फरवरी, 2017

सं.टी.एएमपी/73/2016-केओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतत्-द्वारा, कोलकाता पत्तन न्यास(केओपीटी) के कोलकाता डॉक प्रणाली (केडीएस) पर ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के बारे में कार्य निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन और अर्थदंड के अनुमोदन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टी.एएमपी/73/2016-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जनवरी 2017 के चौथे दिन पारित)

यह मामला केओपीटी पर कोलकाता डॉक प्रणाली (केडीएस) पर प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के कार्य निष्पादन मानकों पर आधारित प्रोत्साहन और अर्थ-दंड, एंकरेज प्रभार के अनुमोदन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 पोत परिवहन मंत्रालय ने दिनांक 16 जून 2016 के अपने पत्र के अंतर्गत महापत्तन न्यासों के लिए ड्राई बल्क कार्गो हेतु बर्थिंग नीति अंग्रेषित की है तथा तदनुसार वास्तविक प्रोत्साहन देने और अर्थ-दंड कार्यान्वित करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों को निदेश दिए हैं।

2.2 तदनुसार केओपीटी ने केडीएस पर कार्य निष्पादन मानक आधार पर ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के बारे में प्रोत्साहन/अर्थदंड के अनुमोदन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

3.1 केओपीटी के प्रस्ताव के मुख्य बिंदुओं का सारांश इस प्रकार है :

- (i) हितधारकों के साथ बर्थिंग नीति और कार्य निष्पादन मानकों, प्रोत्साहनों, छूटों आदि के बारे में जानकारी देने के लिए चर्चा की गई तो उनके द्वारा यह उल्लेख करने पर कि केडीएस की स्थिति अन्य महापत्तनों से सर्वथा भिन्न है तथा आगे कहा कि निम्न कारणों से केडीएस को, महापत्तनों पर ड्राइ बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन नीति, 2016 के दायरे से बाहर रखा जाना चाहिए:
- (क) डीएस पर ड्राइ बल्क कार्गो के पुराने तथा छोटे पार्सल कम भार वाले होते हैं।
- (ख) केडीएस पर आने वाले ड्राइ बल्क कार्गो के 25 प्रतिशत पोतों पर पुरानी डेरिक होती है तथा जिनका अन्य पोतीय क्रेनों की तुलना में चक्री-समय की खपत 5 गुणा अधिक होती है।
- (ग) 07क्यूबिक मीटर ग्रेब का प्रयोग अनुमत करने के लिए 15-20 टन की एस डब्ल्यू क्रेन/डेरिक वाले पोतों की संख्या (एलओए/केडीएस के लिए समुचित वीम) बाजार में कम है।
- (घ) पोत पर फिट डेरिक का सुरक्षित कार्यपरक भार, क्रेन से 5 क्यूबिक मीटर ग्रेब के लिए सदा प्रयोग नहीं किया जा सकता है।
- (च) केडीएस पर बहुउद्देशीय सामान्य कार्गो बर्थों का ट्रांजिट शेडों फलैंक किया गया क्वे अप्रिन कम होता है। इसलिए क्वे पर ड्राइ बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए सीमित स्थान होता है।
- (ii) केडीएस पर ड्राइ बल्क कार्गो के लिए कोई समर्पित पृथक बर्थ नहीं है क्योंकि इन बर्थों पर बाजों सहित सामान्य कार्गो प्रहस्तन कार्य होता है, इसलिए नीति में किए गए उल्लेखानुसार बर्थ की क्षमता का पुनर्मूल्यांकन करना संभव नहीं है अतः मूल्यांकन नहीं किया गया है।
- (iii) केडीएस पर बर्थ पर पूर्व अधिग्रहण यदि शून्य नहीं तो नगण्य ही है। इसलिए नीति के अनुसार कोई पृथक एंकरेज प्रभार नहीं लगाया गया है तथापि एचडीसी) द्वारा प्रस्तावित एंकरेज प्रभार यदि इस कार्यान्वयन नीति के अनुसार प्रस्तावित किया जाना है तो दोनों डॉक प्रणालियों के लिए पोत संबंधी प्रभार के मामले में दरमानों में अपनाए जा रहे ढांचे के अनुसार केडीएस पर आने वाले पोतों पर एक समान दर से विचार किया जा सकता है।
- (iv) सरकार द्वारा जारी नीति के अनुसरण में केओपीटी के न्यासी बोर्ड ने 24 अगस्त, 2016 को आयोजित बैठक में कोयला व औद्योगिक नमक जो केडीएस पर अधिकतर प्रहस्तित किया जाता है दोनों के लिए कार्य निष्पादन आधारित बर्थ प्रभार आरंभ करने का निर्णय लिया है और केवल इन्हीं दो वस्तुओं के निष्पादन मानकों के परिकलन और औचित्य को अपनाया गया है, केओपीटी ने प्रस्तुत किया है। इस प्रस्ताव को केओपीटी के न्यासी बोर्ड ने अनुमोदन प्रदान कर दिया है।
- (v) प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था के वित्तीय प्रभाव को वर्तमान अवस्थिति में कलित नहीं किया जा सकता क्योंकि संबंधित पोतों की भावी पृथक पृथक निष्पादकता का आकलन अभी नहीं किया जा सकता है।
- (vi) तदनुसार, केओपीटी के प्रस्ताव में केओपीटी के दरमानों में निम्नलिखित सम्मिलित किए जाने का अनुमोदन अपेक्षित किया गया है:

“प्रति पोतीय क्रेन/डेरिक प्रति दिन न्यूनतम बर्थ निष्पादन

वस्तु	मानक (टनों में)
कोयला(इसमें सभी प्रकार का कोयला और कोक शामिल हैं)	1500
औद्योगिक नमक	1400

लक्षित कार्य निष्पादन मानक प्राप्त करने पर दिए जाने वाले प्रोत्साहनों और लक्ष्यों से पिछड़ने पर अर्थदंडों की शर्तें इस प्रकार हैं:

- (क) बर्थ में पोत के पड़ाव की अवधि, विशेष वस्तु के निष्पादन मानक और पोत के पार्सलीय आकार के आधार पर गणित की जाएगी।
- (ख) यदि कोई पोत निर्धारित समय से अधिकाधिक 5 प्रतिशत से कम समय के रुकता है तो उस वस्तु के लिए कोई प्रभार या प्रोत्साहन लागू नहीं होगा।

- (ग) 5 प्रतिशत से अधिक समय अवधि के लिए रुकने के मामलों में बर्थ में अतिरिक्त अवधि के लिए रुकने हेतु, बर्थ किराया का दो गुणा प्रभार लिया जाएगा।
- (घ) ऐसे मामलों में जहां ठहराव निर्धारित समय से भी अधिक कम है तो अतिरिक्त बचत-समय (घंटों) के लिए, 1 x बर्थ किराया का प्रोत्साहन दिया जाएगा।
- (ङ) पोत द्वारा प्राप्त वास्तविक कार्य-निष्पादन मानकों की गणना के लिए पोत से संबंधित मौसम से संबंधित कारणों से कार्य में रुकावट को नहीं गिना जाएगा। ऐसे कारणों का विवरण नीचे दिया जाता है:-
- पत्तन में कार्य न होना/पत्तन के उपकरणों की अनुपलब्धता।
 - मौसम संबंधी रुकावट।
 - पत्तन के कारण पोतों की बर्थों में अदला बदली।
 - पोत के नौचालन के लिए तैयार होने के पश्चात पत्तन के कारण विलंब। अर्थात पॉयलट /टग की अनुपलब्धता, ज्वार-भाटा की स्थिति।
 - पोतों के लिए निर्धारित मानकों के अनुसार ड्राफ्ट सर्वेक्षण के लिए प्रतिपक्ष अधिकतम 30 मिनट का अंतरिम समय अनुमत किया जाएगा।
अतिरिक्त समय लगने की अवधि बर्थ-पड़ाव में गिनी जाएगी। बहु पक्षीय सामान के मामलों में एक सर्वेक्षक नियुक्त किया जाएगा ताकि अन्तरिम ड्राफ्ट सर्वेक्षणों में बेकार जाने वाले समय को कम किया जा सके। पोतों के एजेंट/आयातक पत्तन के साथ सहयोग करेंगे तथा पत्तन को सूचित करते रहेंगे।
 - किसी अन्य कारण से पोत के रुकने की अवधि कार्य निष्पादन मानकों के लिए गणन से बाहर नहीं रखी जाएगी।
 - जैसा कि केडीएस पर कोई ड्राई बल्क प्रहस्तन बर्थ नहीं है, और बहुत सी बंधिषें हैं, इसलिए कोई कड़ा पेनल जैसे 3x बर्थ पर पेनल बर्थ किराया का, जैसा कि नीति में दिया गया है, केओपीटी की डॉक प्रणाली पर थोड़ी मात्रा में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो पर कुप्रभाव पड़ सकता है। इसके अतिरिक्त, पत्तन (केडीएस पर पोतों से/पर कार्गो के उतारे/लादे जाने के बाद पोतों को पॉयलटों की अनुपलब्धता, ज्वार भाटा, सीमित लॉक विंडो आदि के कारण काफी समय तक अकार्यपूर्ण स्थिति में खड़ा रहना पड़ता है। हितधारकों ने, उनके साथ हुई पत्तन की बैठक में अर्थ-दंड की नीति का विरोध किया है। इस प्रकार कार्य व्यापार व नीति के मध्य संतुलन बनाए रखने के लिए तथा कार्य-निष्पादन मानकों से संबद्ध बर्थ के लिए अर्थ-दंड लगाने के कारण को बनाए रखने के लिए इसे नीति में किए गए '3 गुणा बर्थ किराया' का प्रस्ताव दिया गया है।

3.2. केओपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि यह प्रावधान केडीएस बर्थ पर पोतों द्वारा लाए जाने वाले कार्गो पोतों पर 01 सितंबर 2016 से लागू किया जाएगा तथापि, प्रोत्साहन और अर्थ-दंड 3 माह की समाप्ति या केओपीटी द्वारा उल्लेखित अवधि के पश्चात लागू होंगे।

3.3. केओपीटी ने उल्लेख किया है कि केओपीटी ने पोत परिवहन मंत्रालय को दिनांक 20 जून 2016 के पत्र द्वारा अनुरोध किया है कि बर्थिंग नीति निम्न कारणों से केडीएस के लिए उपयोगी नहीं है।

- नीति प्रलेखों में विभिन्न ड्राई बल्क वस्तुओं के प्रहस्तन के लिए कार्य निष्पादन मानक तय करने के लिए सभी महापत्तनों के लिए दिशानिर्देशक मानक दिए गए हैं। हार्बर मोबाईल क्रेनों और पोत क्रेनों द्वारा पूर्ण भार तथा आंशिक भार वाले पोतों के प्रचालन कार्य के लिए प्रति घंटा फेरे दिए गए हैं। अब तक पूर्ण भार प्रचालन कार्य के लिए प्रयोग किए जानेवाला प्रतिशत पैनामेक्स और हैंडीमेक्स पोतों के लिए ही दिया गया है।
- केडीएस में पैनामेक्स/सुपरमेक्स(हैंडीमेक्स पोत ड्राफ्ट की सीमितता और लॉक प्रवेश के कारण प्रवेश नहीं कर सकते।
- डॉक में खाद्य सामग्री कोयला जैसे ड्राई बल्क कार्गो का निपटान बाजों के माध्यम से किया जाता है। बाजों को पोतों से सागर तथा डॉयमंड एंकरेज से बाजों पर लादा जाता है। एंकरेज पर कार्गो का निपटान कार्य मौसम की स्थिति पर निर्भर करना है। कार्गो जैसे कोयला जकड़ी, खाद्य सामग्री के एंकरेज से डॉक तक के लिए लाने लेजाने के लिए 40 बाज उपलब्ध हैं। इसके अतिरिक्त इर बाजों को कभी कभी कोयला, चीनी आदि एंकरेज से एचडीसी तक वहने करने के लिए भी प्रयोग किया जाता है। बाजों की अनुपस्थिति पोतों से कार्गो का निपटान नहीं किया जा सकता है इसके अलावा खाद्य सामग्री जैसे कार्गो का डॉक में बाजों में निपटान बोरें में किया जाता है न कि बल्क में।

- (घ) डॉक के अंदर कार्गो के निपटान के लिए कोई हार्बर मोबाइल क्रेन नहीं है और बार्जों से समस्त उतरायी कार्य निजि मोबाइल क्रेनों से किया जाता है। ऐसा इसलिए है कि ये बर्थ एचएमसी का भार वहन करनेकी स्थिति में नहीं हैं।

3.4. तत्पश्चात केओपीटी ने 09 दिसंबर 2016 के ईमेल के द्वारा ड्राई बल्क कार्गो हेतु महात्तनों के लिए बर्थिंग नीति, 2016 में निर्दिष्ट पद्धति तथा केडीएस पर वर्तमान में उपलब्ध सुविधाओं और बुनियादी निम्नलिखित अवसंरचनाओं के अनुसार कोयला तथा औद्योगिक नमक वाहक पोतों के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानकों के लिए परिकलन प्रस्तुत किया है

(i) कोयला वाहक पोतों के लिए निष्पादन मानकों का परिकलन

अनुमान:

वस्तु	घनत्व	ग्रेब का आकार क्यू. मी. में	ग्रेब पिक	प्रचालन के लिए कार्गो का %		पोतीय क्रेन /डैरिक फेरे प्रति घंटा	
				पूर्ण भार	आंशिक भार	पूर्ण भार	आंशिक भार
कोयला	0.85	7	90%	55%	45%	18	12

(ड्राई बल्क कार्गो के लिए ग्रेब आकार को छोड़ कर सभी आकलन बर्थिंग नीति, 2016 के अनुसार है। ग्रेब का आकार केडीएस में प्रयोग किए जा रहे आकार के अनुसार लिया गया है।)

(क) टन प्रति ग्रेब-लिफ्ट

मात्रा/लिफ्ट= ग्रेब का आकार x वस्तु का घनत्व x ग्रेब की पिक %

इसलिए मात्रा /कोयले की उठान = $0.85 \times 7 \times 0.9 = 5.36$ टन

(केडीएस पर आने वाले पोत पुराने होते हैं। ग्रेब प्रचालन के लिए विद्युत प्रायः बाह्य जेनसेटों से ली जाती है तथा डैरिक/क्रेन की क्षमता उच्चतर ग्रेब क्षमता के लिए सक्षम नहीं हैं।)

(ख) क्रेन प्रचालन से टन/प्रति घंटा प्रहस्तन

मात्रा प्रति घंटा = फेरे /घंटा x मात्रा प्रति फेरा .

पूर्ण भार = 18×5.36 टन प्रति घंटा = 96.48 टन प्रति घंटा

आंशिक भार = 12×5.36 टन प्रति घंटा = 64.32 टन प्रति घंटा

(क्रेन और डैरिक पुराने होने के कारण उनका संचलन धीमा होता है और इसलिए प्रति घंटा औसतन फेरे लिए जाते हैं।)

(ग) क्रेन प्रचालन से टन/प्रति दिन प्रहस्तन

मात्रा प्रति दिन= मात्रा प्रति घंटा x वास्तविक कार्य घंटे (-वास्तविक कार्य घंटे प्रति दिन (-भोजन अवकाश)

पूर्ण भार = 96.48 टन x 22 घंटे. = 2123 टन (शून्यांतक)

आंशिक भार = 64.32 टन x 22 घंटे = 1415 टन (शून्यांतक)

(3 शिफ्टों में कार्य घंटे हैं 22, और (1 घंटा +30 मिनट +30 मिनट) भोजन अवकाश के हैं।

(घ) पूर्ण भार बनाम अर्ध भार प्रचालन में प्रयुक्त कार्गो का प्रतिशत लेते हुए पोत के लिए पोत का विशिष्ट निष्पादन :

घंटे (पूर्ण भार) = पूर्ण भार का % x पूर्ण भार के लिए पार्सल का आकार /टन प्रतिदिन

घंटे(आंशिक भार) पार्सल = आंशिक भार का % x आंशिक भार के लिए पार्सल का आकार /टन प्रतिदिन

निष्पादन = पार्सल का आकार /(# पूर्ण भार के घंटे + # आंशिक भार के घंटे)

8000 टन वाले पोत के लिए कोकिंग कोयला का निष्पादन =

पूर्ण भार प्रचालन के घंटे ($55\% \times 8000 \text{ T}/2123 \text{ टन प्रतिदिन}$) x 24 = 49.5 घंटे

आंशिक भार प्रचालन के घंटे $(45\% \times 8000 \text{ टन}/1415 \text{ टन प्रतिदिन}) \times 24 = 61.06$ घंटे

इसलिए, 8000 टन वाले पोत के लिए कोकिंग कोयला का निष्पादन मानक होगा: $8000/110.56 \times 22 = 1592$ टन प्रति दिन प्रति पोतीय क्रेन ।

(क्योंकि ये पोत एक दिन में 22 घंटे के लिए कार्य करेंगे इसलिए प्रतिदिन निष्पादन कार्य 24 घंटे की अपेक्षा (नीति अनुसार 22 घंटे के लिए ही परिकलित किया जाता अपेक्षित है)

(ii) औद्योगिक नमक वहन करने वाले पोतों के लिए निष्पादन मानकों का परिकलन:

वस्तु	घनत्व	ग्रेब का आकार क्यू. मी. में	ग्रेब पिक	प्रचालन के लिए कार्गो का %		पोतीय क्रेन /डैरिक फेरे प्रति घंटा	
				पूर्ण भार	आंशिक भार	पूर्ण भार	आंशिक भार
औद्योगिक नमक	2	7	50%	55%	45%	14	7

(ये अनुमान स्थानी प्रचालन घटकों पर आधारित हैं। औद्योगिक नमक हाईग्रोस्कोपिक यौगिक होने के कारण हैच में जम जाता है तथा निर्मुक्त संचलन की हालत में नहीं रहता है। अतः ठोस नमक को प्रहस्तन से पूर्व तोड़ना पड़ता है। यही कारण है कि प्रत्येक पूर्ण भार के लिए 14 औसत हुक फेरे प्रति घंटा तथा 8 फेरे प्रति घंटा आंशिक भार के लिए गए हैं।)

(क) टन प्रति ग्रेब-लिफ्ट

मात्रा/लिफ्ट= ग्रेब का आकार x वस्तु का घनत्व x ग्रेब की पिक %

इसलिए मात्रा /कोयले की उठान = $2 \times 7 \times 0.5 = 7$ टन

(केडीएस पर अपने वाले पोत पुराने होते हैं। गैब प्रचालन के लिए विद्युत प्रायः बाह्य जेनसेटों से ली जाती है तथा डैरिक/क्रेन की क्षमता उच्चतर ग्रेब क्षमता के लिए सक्षम नहीं हैं।)

(ख) क्रेन प्रचालन से टन/प्रति घंटा प्रहस्तन

मात्रा प्रति घंटा = फेरे /घंटा x मात्रा प्रति फेरा .

पूर्ण भार = 14×7 टन प्रति घंटा = 98 टन प्रति घंटा

आंशिक भार = 7×7 टन प्रति घंटा = 49 टन प्रति घंटा

(क्रेन और डैरिक पुराने होने के कारण उनका संचलन धीमा होता है और इसलिए प्रति घंटा औसतन फेरे लिए जाते हैं।)

(ग) क्रेन प्रचालन से टन/प्रति दिन प्रहस्तन

मात्रा प्रति दिन= मात्रा प्रति घंटा x वास्तविक कार्य घंटे (-वास्तविक कार्य घंटे प्रति दिन (-भोजन अवकाश)

पूर्ण भार = $98 \text{ टन} \times 22 \text{ घंटे} = 2156 \text{ टन}$

आंशिक भार = $49 \text{ टन} \times 22 \text{ घंटे} = 1078 \text{ टन}$

(3 शिफ्टों में कार्य घंटे हैं 22, और (एक घंटा +30 मिनट +30 मिनट) भोजन अवकाश के हैं।

(घ) पूर्ण भार बनाम अर्ध-भार प्रचालन में प्रयुक्त कार्गो का प्रतिशत लेते हुए पोत के लिए पोत का विशिष्ट निष्पादन :

घंटे (पूर्ण भार) = पूर्ण भार का % x पूर्ण भार के लिए पार्सल का आकार /टन प्रतिदिन

घंटे(आंशिक भार) पार्सल = आंशिक भार का % x आंशिक भार के लिए पार्सल का आकार /टन प्रतिदिन

निष्पादन = पार्सल का आकार /(# पूर्ण भार के घंटे + # आंशिक भार के घंटे)

8000 टन वाले पोत के लिए कोकिंग

कोयला का निष्पादन =

पूर्ण भार प्रचालन के घंटे $(55\% \times 8000 \text{ T}/2156 \text{ टन प्रतिदिन}) \times 24 = 49$ घंटे

आंशिक भार प्रचालन के घंटे (45% x 8000 टन/1078 टन प्रतिदिन) x 24 = 80 घंटे

इसलिए, 8000 टन वाले पोत के लिए कोकिंग कोयला का निष्पादन मानक होगा: $8000/129 \times 22 = 1364$ टन प्रति दिन प्रति पोतीय क्रेन।

(क्योंकि ये पोत एक दिन में 22 घंटे के लिए कार्य करेंगे इसलिए प्रतिदिन निष्पादन कार्य 24 घंटे की अपेक्षा (नीति अनुसार) न होकर 22 घंटे के लिए ही परिकलित किया जाना अपेक्षित है)

- (iii) उपर्युक्त परिकलन और स्थानीय कार्य स्थितियों के अनुसार कोयले (समस्त प्रकार के कोयला और कोक सहित) और औद्योगिक नमक के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:

प्रति पोतीय क्रेन/डैरिक प्रति दिन न्यूनतम बर्थ निष्पादन

वस्तु	मानक (टनों में)
कोयला(इसमें सभी प्रकार का कोयला और कोक शामिल हैं)	1500
औद्योगिक नमक	1400

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी के 26 सितंबर 2016 के प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को हमारे 18 नवंबर, 2016 के माध्यम से उनकी टिप्पणियां मंगाने के लिए भेजी गई थी। किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने इस मामले पर अपनी टिप्पणी नहीं भेजी है।

5. संदर्भगत मामले पर 24 नवंबर 2016 को एक संयुक्त बैठक केओपीटी कोलकाता के परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त बैठक में केओपीटी ने प्रस्ताव की संक्षिप्त पॉवर प्वाइंट प्रस्तुति भी दी थी जिसमें केओपीटी व उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों ने अपने सुझाव दिए थे।

6. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह ब्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

7. इस मामले में परामर्शी कार्रवाई के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्न स्थिति उजागर होती है:

- (i) पोत परिवहन मंत्रालय ने महापत्तनों के लिए जून 2016 में ड्राई बल्क कार्गो के लिए एक बर्थिंग नीति जारी की है तथा सभी महापत्तन न्यासों को वास्तविकप्रोत्साहन और अर्थ दंड सहित मानक लागू करने के निदेश दिए हैं। इस नीति में सभी महापत्तनों द्वारा विभिन्न प्रकार के ड्राई बल्क कार्गो के निष्पादन हेतु पत्तन पर उपलब्ध अवसररचनाओं को ध्यान में रखते हुए मानक परिकलन के लिए मानक दिशानिर्देश दिए गए हैं। नीति में परिकलित कार्य निष्पादन के आधार पर सभी महापत्तनों द्वारा प्रोत्साहन व अर्थ दंड अपनाने के भी निदेश दिए गए हैं। नीति में कहा गया है कि सभी महापत्तन, ये निर्देश अपने-अपने पत्तनों में समग्र बर्थिंग नीति के तौर पर अपनाएं। नीति में बर्थों की क्षमता के आकलन तथा एंकरेज प्रभार के लिए पद्धति का उल्लेख किया गया है ताकि टर्न अराऊंड समय को कम किया जा सके।
- (ii) इस परिप्रेक्ष्य में केओपीटी द्वारा सितंबर 2016 में निष्पादन मानक आधारित प्रोत्साहन/अर्थदंड, एंकरेज प्रभार के लिए केडीएस, केओपीटी पर, प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के बारे में प्रस्तुत किया गया है। ड्राईबल्क कार्गो के कार्य निष्पादन के लिए मानकों, प्रोत्साहन/अर्थ दंड, एंकरेज प्रभार हेतु केओपीटी में एचडीसी पर प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के अनुमोदन के प्रस्ताव पर अलग विचार किया जा रहा है।
- (iii) जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, बर्थिंग नीति, ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के बारे में है। केडीएस पर मुख्यतः कंटेनरों का प्रहस्तन होता है और ड्राई बल्क कार्गो का अधिक प्रहस्तन नहीं किया जाता है। कंटेनर बर्थिंग नीति के अंतर्गत नहीं आते हैं। अतः केओपीटी ड्राई बल्क कार्गो की दो किस्मों के लिए निष्पादन आधारित बर्थ प्रभारों को आरंभ किया है वे हैं कोयला और औद्योगिक नमक का केडीएस पर प्रहस्तन कार्य।
- (iv) बर्थिंग नीति में बर्थों की क्षमता का पुनर्मूल्यांकन करने की बात की गई है। इस संबंध में केओपीटी का उल्लेख है कि केडीएस पर केवल ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए कोई बर्थ नहीं है। क्योंकि बाजों सहित सामान्य कार्गो का प्रहस्तन इन बर्थों पर किया जाता है इसलिए नीति अनुसार बर्थ क्षमता का पुनर्मूल्यांकन पत्तन द्वारा नहीं किया गया है। तथापि बर्थिंग नीति में विभिन्न परिदृश्यों के अंतर्गत जिनमें विभिन्न उपकरणों से अनेक वस्तुओं का प्रहस्तन शामिल है, बर्थ क्षमता के

पूर्णमूल्यांकन के लिए पद्धति का उल्लेख किया गया है। इसलिए पत्तन को, पत्तन के लिए उपर्युक्त परिदृश्य में क्षमता के पुर्नमूल्यांकन का परामर्श दिया गया है।

- (v) विशिष्ट वस्तु के निष्पादन के परिकलन के मानदंडों के आधार पर अर्थात् वस्तु का घनत्व, ग्रेब का आकार, ग्रेब की उठान(पिक) घटक पूर्ण/आंशिक पोतीय क्रेनो/डेरिक का पूर्ण आंशिक भार संचालन के लिए प्रति घंटा-फेरे आदि; केओपीटी द्वारा कोयला(सभी प्रकार के कोयला और कोक सहित) और औद्योगिक नमक के लिए क्रमशः 1500 और 1400 टन का दैनिक बर्त निष्पादन परिकलित किया गया है। उपर्युक्त प्रत्येक मानदंड पर चर्चा निम्न अनुसार है:

(क) वस्तुओं का घनत्व: केओपीटी द्वारा कोयले और नमक के घनत्व क्रश: 0.85 औ 2 पर विचार किया गया है। कोयले का घनत्व बर्थिंग नीति के अनुसार है। तथापि बर्थिंग नीति में नमक का निर्धारित घनत्व 1.2 है। केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में औद्योगिक नमक के ठोस होने तथा वहनित का होने का उल्लेख किया है। इस स्थिति में केओपीटी ने औद्योगिक नमक के बारे में उच्चतर घनत्व पर विचार किया है जिसे स्वीकार किया जाता है।

(ख) ग्रेब का आकार :

केओपीटी द्वारा कोयले और नमक के लिए 7 क्यूबिक मीटर के ग्रेब आकार पर विचार किया है जो केडीएस पर वर्तमान में प्रयोग किया जा रहा है। बर्थिंग नीति में प्रयुक्त क्रेन की प्रकृति/क्षमता के अनुसार ग्रेब के आकार के पर विचार करने का उल्लेख है, उदाहरणार्थ 100 टन वाली हा.मो.क्रेन) द्वारा कोयला प्रहस्तसन के लिए 35 क्यूबिक मीटर और इएलएल क्रेन(12 टन) हा.मो.क्रेन) द्वारा कोयला प्रहस्तन के लिए 9 क्यूबिक मीटर के ग्रेब का उल्लेख किया गया है। यह बात ध्यान देने योग्य है कि यद्यपि नीति में क्रेन की प्रकृति और क्षमता के अनुसार विभिन्न ग्रेबों का उल्लेख किया गया है, (नीति खंड 4.1.3) में पत्तन को, उपलब्ध वास्तविक ग्रेब पर विचार करने और बाद में बड़ी ग्रेब पर विचार करने की अनुमति दी गई है। केओपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि जो पोत केडीएस पर आते हैं वे पुरानी किस्म को होते हैं और उनके ग्रेब के संचालन के लिए बाहरी विद्युत की आवश्यकता पड़ती है तथा डेरिक और क्रेन की क्षमता उच्च क्षमता वाले ग्रेब का प्रयोग में सक्षम नहीं है। इस स्थिति में कोयला और नमक के बारे में केओपीटी ने ग्रेब के कथित आकार पर विचार किया है।

(ग) ग्रेब की पिक:

केओपीटी द्वारा कोयला के लिए 90 प्रतिशत और तनक के लिए 50 प्रति ग्रेब पिक घटक पर विचार किया गया है बर्थिंग नीति में उल्लेखित कोकिंग कायंला के लिए निष्पादन मानक के परिकल के लिए चरणबद्ध उदाहरण में 90 प्रति पिक घटक पर विचार किया गया है। बर्थिंग नीति में नमक के लिए ग्रेब पिक के संबंध में किसी मानदंड का उल्लेख नहीं है। कोयले और औद्योगिक नमक के लिए केओपीटी द्वारा विचारित ग्रेब पिक घटक मान्य हैं।

(घ) पूर्ण आंशिक भार प्रचालनों के लिए प्रति घंटा फेरे:

पोतीय क्रेन लगाए जाने की स्थितिमें नी में 18 फेरे/संचलन प्रति घंटा पूर्णभार प्रचालन कार्य के लिए तथा आंशिक भार प्रचालन के लिए कोयला तथा नमक दोनों के लिए, 12 फेरे प्रति घंटा निर्धारित हैं। कोयले के मामले में नीति के अनुसार मानकों पर विचार किया गया है। तथापि औद्योगिक नमक के मामले में केओपीटीने 14 फेरे/संचलन प्रति घंटा -आंशिक भार संचलन के लिए 7 फेरे पर इसलिए विचार किया है क्योंकि औद्योगिक नमक हैच के अंदर जम जाता है और सतत रूप से वहनित नहीं हो पाता है। ठोस नमक को निपटान करने के लिए तोड़ना पड़ता है जिसमें समय लगता है। पत्तन द्वारा उल्लेखित कारणों से नमक के बारे में पत्तन द्वारा तय आंशिक और पूर्ण भार संचालन को मान लिया गया है जैसा कि नीति में उल्लेखित है केओपीटी को पोत क्रेन के निष्पादन की वास्तविक नीति क्षमता को मापने तथा औद्योगिक नमक के पूर्ण और आंशिक भार के क्रमशः 18 और 12 फेरों के निर्धारित मानक प्राप्त करने का परामर्श दिया जाता है।

(च) कार्य घंटे:

कार्य घंटों के संबंध में नीति के अंतर्गत 0.5 घंटा प्रति पारी अकार्य समय पर विचार किया गया है जिसका तात्पर्य कि कार्य घंटे 22.5 घंटे प्रतिदिन। इसके साथ-साथ नीतिमें 1 घंटा प्रति पारी कार्य निष्पादन के लिए तय किया गया है इस प्रकार नीति में उल्लेखित 21 घंटे के स्थान पर केओपीटी ने 22 घंटे कार्य घंटों पर विचार किया है जो विश्लेषण के अनुसार मान्य है

- (छ) हैंडी आकार के पोतोंके लिए पूर्णऔर आंशिक प्रचालनों के लिए लदान का अनुपात 55:45 रखा गया है। केओपीटी द्वारा विचारित यह अनुपात, विश्लेषण अनुसार मान्य है।
- (ज) निम्न तालिका में उपर्युक्त चर्चित विभिन्न मानदंड निका कोयला व नमक के लिए कार्य निष्पादनों में प्रयोग किया गया है वर्णित किए गए हैं:

क्रम सं.	विवरण	कोयला		औद्योगिक नमक	
		मानक	पत्तन द्वारा प्रस्तावित	मानक	पत्तन द्वारा प्रस्तावित
1	वस्तु का घनत्व	0.85	0.85	1.2	2
2.	पोतीय क्रेन के लिए ग्रेब का क्यूबिक मीटर में आकार	12	7	10	7
3.	ग्रेब पिकिंग घटक	-शून्य-	90%	-शून्य-	50%
4.	फेरे/ संचलन प्रति घंटा	पूर्ण - 18 आंशिक - 12	पूर्ण - 18 आंशिक - 12	पूर्ण - 18 आंशिक - 12	पूर्ण - 14 आंशिक - 7
5.	प्रति ग्रेब उठान मात्रा (टनों में) (1 x 2 x 3)	---	5.36	---	7
6.	मात्रा प्रति घंटा (टनों में)(4 x 5)	---	पूर्ण - 96.48 आंशिक - 64.32	---	पूर्ण - 98 आंशिक - 49
7.	कार्य घंटे	21	22	21	22
8.	दैनिक मात्रा (टनों में) (6 x 7)	---	पूर्ण - 2123 आंशिक - 1415	---	पूर्ण - 2156 आंशिक - 1078
9.	हैंडी आकार के पार्सल पोत का आकार (टनों में)	---	8000	---	8000
10.	हैंडी आकार के पोत का पूर्ण और आंशिक भार का अनुपात	55:45	55:45	55:45	55:45
11.	प्रचालन घंटे (घंटों में) (10 x 9 / 8 x 24 घंटे)	---	पूर्ण - 49.74 आंशिक - <u>61.06</u> योग - 110.80	---	पूर्ण - 49 आंशिक - <u>80</u> योग - 129
12.	प्रतिदिन निष्पादन प्रति क्रेन (टनों में) (9 / 11 x 22 घंटे)	---	1592	---	1364
13.	प्रतिदिन निष्पादन प्रति क्रेन (टनों में) शून्यांतक	---	1500	---	1400

- (vi) इस प्रकार केओपीटी द्वारा 1500 टन (सभी प्रकार के कोयला/कोक सहित) तथा 1400 टन औद्योगिक नमक के लिए न्यूनतम बर्थ निष्पादन/पोतीय क्रेन /डेरिक परिकलित किया गया है। पत्तन द्वारा विभिन्न मानदंडों के बारे में दिए गए कारणों से यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों को मन्यता प्रदान करता है।
- (vii) केओपीटी ने उपयुक्त मानदंडों के बारे में प्रोत्साहनों/अर्थ दंडों का सुझाव दिया है। इस संबंध में केओपीटी द्वारा दिए गए नोट में उल्लेखित है कि प्रत्येक आगम के लिए प्रत्येक पोत के आकार और वस्तु विशेष की निष्पादन मानदंडों के आधार पर पोत का बर्थ में पड़ाव समय परिकलित किया जाएगा। यदि पोत निर्धारित समय के 5 प्रतिशत से अधिक या कम समय के लिए रुकता है तो कोई प्रोत्साहन/अर्थदंड लागू नहीं होगा। जहां 5 प्रतिशत से कम समय लगेगा तो निर्धारित समय से कम समय लगने पर बचत के घंटों के लिए 1 x बर्थ किराया की दर से प्रोत्साहसान दिया जाएगा जो प्रत्येक पोत द्वारा अर्थदंड/प्रोत्साहन के परिकल के लिए वास्तविक कार्य निष्पादन मानके के अनुसार दिया जाएगा। इस प्रयोजन हेतु पत्तन मौसम से संबंधित कार्य में रुकावट के लिए छूट दी जाएगी और ये छूट उपकरणों में खराबी/अनुपलब्धता मौसम खराब होना, पोत के बर्थों में स्थानांतरण, पोत द्वारा तैयारी के संकेत देने के पश्चात देरी के लिए दी जाएगी अर्थात् पायलट /टग की अनुपलब्धता, ज्वार की स्थिति, ड्राफ्ट सर्वेक्षण(निर्धारित मानकों के अनुसार) अन्य कारणों से रुकावट को निष्पादन से निकाला नहीं जाएगा जब तक कि बोर्ड द्वारा अनुमत न हो जाए। ये सभी बर्थिंग नीति के खंड 8.2 और 8.4 के अनुरूप पाए गए हैं, अतः अनुमोदन प्रदान किया जाता है ।
- (viii) बर्थिंग नीति के खंड 8.2 में यह उल्लेख किया गया है कि बर्थ में पोत का पड़ाव निर्धारित अवधि से 5 प्रतिशत अधिक होने पर निर्धारित समय से अधिक प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए 3 x बर्थ किराया अर्थ-दंड लगाया जाएगा । तथापि केओपीटी के प्रस्ताव से प्रतीत होता है कि पत्तनद्वारा उपयोक्ताओं को न्यूनतम बर्थ निष्पादन प्रति पोतीय क्रेन/डेरिक प्रतिदिन(01 सितंबर, 2016) से के बारे में सूचित कर दिया गया है। इस संबंधमें उपयोक्ताओं द्वारा कोई आपत्ति दर्ज न किए जाने की अवस्था में न्यूनतम बर्थ निष्पादन प्रति पोतीय क्रेन/डेरिक प्रतिदिन न01 सितंबर 2016 से लागू माना जाता है। जहां तक प्रोत्साहनों और बर्थ दंडों का प्रश्न है वे आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तिथि से 30 दिन बाद प्रभावी होंगे।
- (xii) बर्थिंग नीति के खंड 7.2 में पत्तनद्वारा निष्पादन मानकों को चरणबद्ध ढंग से प्रसारित करने को प्रोत्साहन दिया गया है ताकि प्रथम वर्ष में बर्थों में उपलब्ध बुनियादी अवसरचनाओं से प्रत्येक वस्तु के लिए कार्य निष्पादन मानक प्राप्त किए जा सकें। जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है कि कोयला और औद्योगिक नमक के लिए केओपीटी द्वारा विचारित ग्रेब आकार बर्थिंग नीति में उल्लेखित आकार से कम है। कथित खंड में निर्धारण अनुसार केपीटी को परामार्श दिया जाता है कि वह जब तक निष्पादन मानक प्राप्त नहीं कर लिए जाते वह प्रत्येक तिमाही, मानकों के अनुसार ग्रेब के आकार के अनुरूप कार्य निष्पादन मानकों का परिकलन संकलित करेगा। ग्रेब आकार में सुधार के साथ साथ बर्थ पर बुनियादी आवश्यकताओं में उन्नयन की स्थिति में अनुमोदित निष्पादन मानकों में सुधार करते हुए पत्तनको परामर्श दिया जाता है कि वह सुधारित निष्पादन मानकों का प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। इसके अतिरिक्त पत्तन से आशा की जाती है कि वह प्रत्येक वस्तु के लिए प्राप्य लक्ष्यस्तर को प्रथम वर्ष में प्राप्त करे। इस लिए उपयुक्त पाया गया है कि प्रस्तावित अनुमोदन जारी आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तिथि से एक वर्ष तक प्रभावी रखना होगा।

8.1. उपर्युक्त कारणों और परिणामों तथा समग्र सोच विचार के पश्चात यह प्राधिकरण भारत के राजपत्र में 31 जनवरी, 2017 को राजपत्र सं. 37 पर पृथक रूप से केओपीटी के अधिसूचित दरमान, अनुमोदित किए जाते हैं ।

8.2. केओपीटी के द्वारा प्रस्तावित न्यूनतम बर्थ आऊटपुट प्रति पोतीय क्रेन/डेरिक 01 सितंबर, 2016 से प्रभावी मानी जाती है। प्रोत्साहन/अर्थदंड और एंकरेज प्रभार जारी आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की तिथि से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात प्रभावी माने जाएंगे ।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./451/16]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 9th February, 2017

No. TAMP/73/2016-KOPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust for approving the Performance norm based Incentive/Penalty, Anchorage charges in respect of handling Dry Bulk Cargo at Kolkata Dock System of Kolkata Port Trust, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/73/2016-KOPT****Kolkata Port Trust**

QUORUM

Applicant

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 4th day of January 2017)

This case relates to the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for approving the Performance norm based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of handling Dry Bulk Cargo at Kolkata Dock System (KDS) at KOPT.

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter dated 16 June 2016 has forwarded the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016 and have requested all the Major Port Trusts to take action.

2.2. Accordingly, the KOPT has filed its proposal for approving the Performance Norms based incentive/ Penalty and Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at KDS.

3.1. The main points made by KOPT in its proposal are summarised below:

- (i). Discussions to sensitize the Berthing Policy vis-à-vis performance norms, incentives/rebates etc have been held with the stakeholders, when they mentioned that the situation at KDS is completely different from other major ports and submitted that because of the following reasons KDS should be kept out of the purview of the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo at Major Ports, 2016:
 - (a). Old and small ships call at KDS with small parcel load of dry bulk cargo.
 - (b). About 25% of the dry bulk cargo ships calling at KDS have derrick which are old and having 5 times more cycles time as compared to ship's cranes.
 - (c). No. of ships (of LOA/Beam suitable for KDS) having crane/derrick of SWL of 15-20 tonnes to allow use of 7 cbm grab is not many in the market.
 - (d). Safe Working Load (SWL) of derrick/crane fitted on-board the ship do not always permit use of more than 5 cbm grab.
 - (e). Multipurpose general cargo berths at KDS have narrow quay apron flanked by transit sheds. As such limited space is available on the quay for handling dry bulk cargo.
- (ii). At KDS, there is no dedicated separate dry bulk handling berth. Since general cargo including barge handling is done in those berths, re-rating of berth capacity mentioned in the policy may not be possible, as such not done.
- (iii). At KDS the Pre Berthing Detention (PBD) for Dry Bulk vessel is negligible, if not nil. As such no separate Anchorage charge as provided in the policy has been proposed, However, Anchorage charge proposed by HDC, if any, in implementation of the this policy may also be considered for vessel visiting KDS as common rates structures is being followed in the Scale Of Rates in case of vessel related charges for both the dock system.

- (iv). In compliance of the policy issued by the government, the Board of Trustees of KOPT in its meeting held on 24 August 2016 has decided to introduce the performance based berth charges for two of the dry bulk commodities viz. Coal and Industrial Salt handled at KDS in the first phase and approved performance norms, penalties and rebates etc. for these two commodities only. A copy of the Agenda note in which details of calculation and justification for the performance norms adopted is furnished by KOPT. The proposal has been approved by the Board of Trustees of KOPT.
- (v). The financial impact of the proposed tariff arrangement cannot be quantified at this stage in view of the uncertainties in predicting the future individual performance of the relevant ships.
- (vi). Accordingly, the proposal of the KOPT seeks approval for incorporation of the following in the Scale of Rates of KOPT:

“Minimum Berth output per ship crane/ derrick per day

Commodities	Norms (in tonnes)
Coal (includes all types of coal and cokes)	1500
Industrial salt	1400

The aforesaid performance norms shall be subject to incentives and penalties as mentioned below:

- (a). For each arrival, ship Berth stay will be calculated based on commodity specific productivity norms and parcel size of vessel.
- (b). If a ship stays within 5% (higher or lower) of the stipulated time for that commodity, then no penalty/ incentive will be levied/ paid.
- (c). In case where actual Berth stay is more than 5% higher than the stipulated time, the number of additional hours spent at berth will be penalized by 2 x berth hire.
- (d). In case where actual berth stay is more than 5% lower than the stipulated time, number of additional hours saved will be incentivized at 1 x berth hire.
- (e). In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty/ incentive, any stoppage of operation on account of port related or weather related issues will be discounted. Such exclusions will be limited to:
- Break down / non availability of port provided equipment at berth.
 - Weather related stoppages
 - Shifting of ships between berths on account of port.
 - Any delays in sailing after vessel readiness to sail on account of port i.e pilot/tug unavailability, tidal conditions.
 - Draft surveys within the prescribed norms for ships. As a guideline, maximum 30 mins per party for interim draft survey would be allowed.
Any additional time incurred in draft surveys will be considered in berth stay. Where practicable, in case of multi party consignment, common surveyors are to be appointed so as to reduce time lost during interim draft surveys. Vessel Agent / Importers must co-ordinate and inform port.
 - Any stoppages because of other reasons are not to be excluded for calculation of performance norms, unless specifically approved by Board.”
- (vii). As KDS is not having any dedicated Dry bulk handling berth and have various limitations, any stiff penal provisions like penal berth hire at 3 x berth hire as provided in the policy may have negative impact on whatever small volume presently being handled at this dock system of KOPT. Moreover, at KDS after completion of discharge / loading of dry bulk cargo the vessels have to remain idle often for a considerable period at the berth for non-availability of pilots, tidal constraints, limited lock windows etc. thus have to suffer for no fault. The stake holders have also opposed this penal measure in the policy during the meeting held with them by port. Thus, to keep a balance between the policy and the industry's need and to maintain the

spirit behind imposition of penal berth hire linked to performance norms, the same has been proposed at 2X berth hire instead of 3X berth hire provided in the policy.

3.2. The KOPT has also stated that this will come into effect from 1 September 2016 for all vessels carrying cargo mentioned above to KDS berths. However, incentives and penalties will come into effect after a period of three months or the date as specified by KOPT.

3.3. The KOPT has stated that it had submitted to the MOS by its letter dated 20 June 2016 that the Berthing Policy does not fit into KDS for the following reasons:

- (a). The policy papers lay down standardized guidelines for all major ports to compute performance norms for different dry bulk commodities. Cycle per hour are provided for full load and partial load operations by Harbour Mobile Crane and Ship's crane. The percentage of cargo to be used for full load operation so provided is for Panamax, Supermax and Handymax vessel.
- (b). In KDS, Panamax/ Supermax/ Handymax vessels do not enter inside docks due to draft restriction and size of lock entrance.
- (c). Dry bulk cargo like foodgrains, coal are discharged from barges inside the docks. The barges are loaded from the ships at Sagar anchorage and Diamond Harbour anchorage. The cargo discharge at the anchorage is dependent on the weather conditions, river condition and availability of barges. About 40 barges are available to shuttle cargo like coal, log, foodgrains from the anchorages to the docks. In addition, these barges are also occasionally used for transporting cargo like coal, sugar etc. from the anchorages to HDC. In absence of barges, vessels cannot discharge cargo. Further, cargo like food grains are discharged in the docks from barges after bagging and not in bulk state.
- (d). Inside the dock, there are no Harbour Mobile Cranes to discharge cargo and all unloading from barges are done by private Mobile cranes. This is because the berths are not strong enough to withstand the load of HMCs.

3.4. Subsequently, the KOPT vide its e-mail dated 09 December 2016 has furnished the calculation to arrive at proposed performance norms for vessel carrying coal and for vessel carrying Industrial salt based on the methodology specified for the calculation in the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016 and taking into consideration the present available facilities and infrastructures at KDS, as given below:

(i). Calculation of Performance Norms for vessel carrying Coal

Assumptions:

Commodity	Density	Grab size in cbm	Grab pick	% for cargo operation		Ship cranes/derricks cycle per hour	
				Full load	Partial load	Full load	Partial load
Coal	0.85	7	90%	55%	45%	18	12

(Except Grab size all other assumptions are as provided in the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo 2016. Grab size is taken as presently being used in KDS)

(a). Tonnes per grab lift

Quantity/Lift = Grab size x commodity density x grab pick%

Therefore, Quantity/lift for Coal = $0.85 \times 7 \times 0.9 = 5.36$ Tonnes

(The ships that call in KDS are old. For operating grab often power supply from external generators are required and the capacity of derrick/crane do not permit use of grab of higher capacity)

(b). Tonnes moved per hour of crane operation

Quantity per hour = Cycle/hour x quantity per cycle.

Full load = 18×5.36 T per hour = 96.48 T per hour.

Partial load = 12×5.36 T per hour = 64.32 T per hour

(The cranes/derricks being old, their movement is very slow and on an average cycles per hour are taken)

(c). Tonnes moved per day of crane operation

Quantity per day = Quantity per hour x actual working hrs per day (minus recess)

Full load = 96.48 T x 22 hrs. = 2123 T (rounded off)

Partial load = 64.32 T x 22 hrs = 1415 T (rounded off)

(The no. of working hour is 22 hours and 2 hours (1 hour + 30 minutes + 30 minutes) is the recess period in three shifts.

(d). Ship specific performance for a vessel taking into account the % of cargo used in full-load vs. half-load operation

of hrs (full- load) = % of full load x Parcel size/Tonnes per day for full-load

of hrs (partial- load) = % of partial load x Parcel size/Tonnes per day for partial-load

Productivity = Parcel size/(# of full-load hrs. + # of partial-load hrs.)

Productivity for a vessel of 8000 T Coking Coal =

Hrs. of Full load operation (55% x 8000 T/2123 T per day) x 24 = 49.5 hrs

Hrs. of partial load operation (45% x 8000 T/1415 T per day) x 24 = 61.06 hrs

Therefore, productivity norms for vessel of 8000 T Coking coal would be 8000/110.56 x 22 = 1592 T per day per ship's crane

(As the vessel will work for 22 hrs a day, therefore the productivity per day is required to be calculated on 22 hrs basis and not 24 hrs as provided in the Policy)

(ii) Calculation of Performance Norms for vessel carrying Industrial Salt:**Assumptions:**

Commodity	Density	Grab size in cbm	Grab pick	% for cargo operation		Ship cranes/derricks cycle per hour	
				Full load	Partial load	Full load	Partial load
Industrial Salt	2	7	50%	55%	45%	14	7

(Assumptions are made on the basis of local operational factors. Industrial salt being a hygroscopic compound, it solidifies inside the hatch and does not remain free flowing. The hardened salt has to be crushed prior to discharge and that is why the average hook cycle per hour is taken as 14 for Full load and 8 for partial load)

(a). Tonnes per grab lift

Quantity/Lift = Grab size x commodity density x grab pick%

Therefore, Quantity/lift for Coal= 2 x 7x 0.5 = 7 Tonnes

(The ships that call in KDS are old. For operating grab often power supply from external generators are required and the capacity of derrick/crane do not permit use of grab of higher capacity)

(b) Tonnes moved per hour of crane operation

Quantity per hour = Cycle/hour x quantity per cycle.

Full load = 14 x 7 T per hour = 98 T per hour.

Partial load = 7 x 7 T per hour = 49 T per hour

(The cranes/ derricks being old, their movement is very slow and on an average cycles per hour are taken)

(c). Tonnes moved per day of crane operation

Quantity per day = Quantity per hour x actual working hrs per day (minus recess)

Full load = 98 T x 22 hrs. = 2156 T

Partial load = 49 T x 22 hrs = 1078 T

(The no. of working hour is 22 hours and 2 hours (1 hour + 30 minutes + 30 minutes) is the recess period in three shifts.

(d). Ship specific performance for a vessel taking into account the % of cargo used in full-load vs. half-load operation

of hrs (full- load) = % of full load x Parcel size/Tonnes per day for full-load

of hrs (partial- load) = % of partiall load x Parcel size/Tonnes per day for partial-load

Productivity = Parcel size/(# of full-load hrs. + # of partial-load hrs.)

Productivity for a vessel of 8000 T Industrial Salt =

Hrs. of full load operation =(55% x 8000 T/2156 T per day) x 24 =49hrs

Hrs. of partial load operation = (45% x 8000 T/1078 T per day) x 24 =80 hrs

Therefore, productivity norms for vessel of 8000 T Coking coal would be 8000/129 x 22 =1364 T per day per ship's crane

(As the vessel will work for 22 hrs a day, therefore the productivity per day is required to be calculated on 22 hrs basis and not 24 hrs as provided in the Policy)

(iii) Based on the aforesaid calculation and local working condition Performance norms proposed for Coal (includes all types of coal and coke) and Industrial Salt is as follows:**Berth-day output per ship crane (in tonnes)**

Commodities	As per calculation	Norms proposed
Coal	1592	1500
Industrial Salt	1364	1400

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the KOPT proposal dated 26 September 2016 was forwarded to the concerned users/ user organisations vide our letter dated 18 November 2016, seeking their comments. None of the users/ user organisations have given their comments, till the case was finalized.

5. A joint hearing on the case in reference was held on 24 November 2016 at the KOPT premises in Kolkata. At the joint hearing, the KOPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KOPT and the users/ user organisations have made their submissions.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Ministry of Shipping in June 2016 has issued the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, and have directed all the Major Port Trusts to implement the norms with actual incentives and penalties. The policy lays down standardized guidelines for all major ports to compute performance norms for different dry bulk commodities, taking into account the infrastructure available at ports. The Policy also lays down penalties and incentive structures to be instituted by all major ports based on the performance norms calculated. The Policy requires all major ports to adapt these guidelines for their own specific ports and institute penalties and incentives tied to the performance norms as part of the overall berthing policy.

The Policy also describes a method for re-rating capacity of berths as well as guidelines for levying anchorage charges to reduce turn-around time.

- (ii). In this backdrop, the KOPT has come up with a proposal in September 2016 for approving the Performance norm based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at KDS at KOPT. The separate proposal received from KOPT seeking approval for the norms for Performance, Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at HDC at KOPT is being dealt with separately.
- (iii). As brought out above, the Berthing Policy is with regard to handling of dry bulk cargo. KDS mainly handles Containers and does not handle much of dry bulk cargo. Containers are not covered by the Berthing Policy. Hence, the KOPT has come up with a proposal to introduce the performance based berth charges for two of the dry bulk commodities viz. Coal and Industrial Salt handled at KDS.
- (iv). The Berthing Policy also calls for re-rating capacity of berths. In this regard, the KOPT has stated that at KDS, there is no dedicated separate berth for handling of dry bulk cargo. Since general cargo including barge handling is done in those berths, re-rating of berth capacity mentioned in the policy has not been done by the Port. However, the Berthing Policy provides for methodology for re-rating the Berth Capacity under different scenarios which includes handling of multiple commodities with multiple equipment. Therefore, the port is advised to examine re-rating of the berth capacity taking into account the scenario, best suitable for it.
- (v). Based on the parameters for calculation of commodity specific performance norms, viz., Density of the commodity, Grab size, Grab picking factor for full/ partial cargo operation, deployment of Ship cranes/ derricks cycle per hour for a Full/ Partial load operation, the KOPT has arrived at the Berth-day output per ship crane in respect of Coal (including all types of coal and coke) and Industrial Salt at 1500 tonnes and 1400 tonnes respectively. Each of the above mentioned parameter is discussed below:

- (a). Density of the Commodities:

The density of Coal and Salt is considered by KOPT at 0.85 and 2 respectively. The density of Coal is seen to be as per the Berthing Policy. However, the density of Salt as prescribed in the Berthing Policy is 1.2. The KOPT in its proposal has mentioned about Industrial salt getting solidified and not remaining free flowing. In view of this position, the KOPT appears to have considered a higher density in respect of Industrial salt, which is relied upon.

- (b). Size of Grab:

The KOPT has considered the Size of Grab at 7 cbm each in respect of Coal and Industrial salt, based on the grab size being presently used in KDS. The Berthing Policy prescribes different grab size depending on the nature/ capacity of the Cranes deployed. For example, the grab size in respect of 100 tonne Harbour Mobile Crane (HMC) for handling of Coal is 35 cbm and that the grab size in respect of 12 tonne ELL Crane (HMC) for handling of Coal is 9 cbm. It is noteworthy that though the Policy prescribes different grab size depending on the nature/ capacity of the Cranes deployed, the Policy (clause 4.1.3) also allows the ports to take into account the actual grab size available incase the grab available with the port is lower and requires the port to plan for optimal grab procurement at a later stage. The KOPT has also stated that the ships that call in KDS are old, requiring external power supply for operating grabs and that the capacity of derrick/crane does not permit use of grab of higher capacity. In view of the above position, the grab size as taken into account by KOPT in respect of Coal and Salt is taken into account.

- (c). Grab picking factor:

The grab picking factor has been considered for coal at 90% and that of Salt at 50%, by KOPT. The stepwise illustration for calculation of performance norms for coking coal as indicated in the Berthing Policy, considers picking factor at 90%. The Berthing Policy does not indicate any norms with regard to grab picking factor for salt. The grab picking factor for coal and industrial salt as considered by the KOPT, is relied upon.

(d). Cycles per hour for full load and partial load operations:

In the event of deployment of ship crane, the Policy prescribes 18 cycles/ move per hour incase of Full load operations and 12 cycles/ move per hour incase of Partial load operations, incase of both Coal as well as Salt. Incase of Coal, the KOPT has considered the norm as prescribed in the Policy. However, incase of Industrial salt, the KOPT has considered 14 cycles/ move per hour incase of Full load operations and 7 cycles/ move per hour incase of Partial load operations, on the ground that Industrial salt solidifies inside the hatch and does not remain free flowing and the hardened salt has to be crushed prior to discharge, which involves some time. In view of the reasoning given by the port, the Cycles per hour for full load and partial load operations in respect of Salt as proposed by the Port is considered in the analysis. As called for by the policy, the KOPT is advised to measure actual performance of ship-crane and take steps to meet the prescribed norms of 18 and 12 for full load and partial load operation respectively for industrial salt.

(e). Working Hours:

With regard to number of working hours, the Policy requires considering typically 0.5 hour per shift towards idle time, translating to number of working hours of 22.5 per day. At the same time, the Policy also allows initially, the ports to use 1 hour idle time per shift for calculation of norms. Thus, as against the norm of 21 working hours stipulated by the Policy, the KOPT has considered 22 working hours in a day, which is considered in the analysis.

(f). Ratio of Full & Partial load for Handysize Vessel:

As per the Policy, the percentage of cargo to be used for full load operation and partial load operation for a Handysize Vessel is 55:45. The same has been considered by KOPT in its analysis.

(g). The following table explains, how the various parameters as discussed above, culminates into the performance norms for Coal and Salt:

Sl. No.	Particulars	Coal		Industrial salt	
		Norms	Proposed by Port	Norms	Proposed by Port
1	Density of commodity	0.85	0.85	1.2	2
2.	Grab size in cbm for Ship crane	12	7	10	7
3.	Grab picking factor	-NIL-	90%	-NIL-	50%
4.	Cycles/ Moves per hour	Full – 18 Partial - 12	Full – 18 Partial - 12	Full – 18 Partial - 12	Full – 14 Partial - 7
5.	Quantity per grab lift (in Tonnes) (1 x 2 x 3)	---	5.36	---	7
6.	Quantity per hour (in Tonnes) (4 x 5)	---	Full – 96.48 Partial – 64.32	---	Full – 98 Partial – 49
7.	No. of working hours	21	22	21	22
8.	Quantity per day (in Tonnes) (6 x 7)	---	Full – 2123 Partial – 1415	---	Full – 2156 Partial – 1078
9.	Parcel size of Handysize Vessel (in Tonnes)	---	8000	---	8000
10.	Ratio of Full & Partial load for Handysize Vessel	55:45	55:45	55:45	55:45
11.	Hours of operation (in hours) (10 x 9 / 8 x 24 hours)	---	Full – 49.74 Partial – 61.06 Total – 110.80	---	Full – 49 Partial – 80 Total – 129
12.	Productivity per day per crane (in Tonnes) (9 / 11 x 22 hours)	---	1592	---	1364
13.	Productivity per day per crane rounded off (in Tonnes)	---	1500	---	1400

- (vi). Thus, the Minimum per day Berth output per ship crane/ derrick is calculated by KOPT at 1500 tonnes in respect of Coal (including all types of coal and cokes) and 1400 tonnes in respect of Industrial salt. Based on the reasoning furnished by the port in respect of various parameters, this Authority is inclined to prescribe the Performance norms, as proposed by the Port.
- (vii). The KOPT has proposed incentives and penalties with regard to the aforesaid performance norms. The notes prescribed by KOPT in this regard that for each arrival, ship Berth stay will be calculated based on commodity specific productivity norms and parcel size of vessel, if a ship stays within 5% (higher or lower) of the stipulated time for that commodity, then no penalty/ incentive will be levied/ paid, in case where actual berth stay is more than 5% lower than the stipulated time, number of additional hours saved will be incentivized at 1 x berth hire, in computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty/ incentive, any stoppage of operation on account of port related or weather related issues will be discounted; such exclusions will be limited to; break down/ non availability of port provided equipment at berth, weather related stoppages, shifting of ships between berths on account of port, any delays in sailing after vessel readiness to sail on account of port i.e. pilot/tug unavailability, tidal conditions, draft surveys within the prescribed norms for ships, any stoppages because of other reasons are not to be excluded for calculation of performance norms, unless specifically approved by Board, are seen to be as per Clauses 8.2 and 8.4 of the Berthing Policy and hence are approved.
- (viii). Clause 8.2 of the Berthing Policy also stipulates that in case where actual Berth stay is more than 5% higher than the stipulated time, the number of additional hours spent at berth will be penalized by 3 x berth hire. However, the port on the ground that after completion of discharge / loading of dry bulk cargo at KDS, the vessels have to remain idle often for a considerable period at the berth for non-availability of pilots, tidal constraints, limited lock windows etc. and that prescription of any stiff penal provision like penal berth hire at 3 x berth hire as provided in the policy may have negative impact on whatever small volume presently being handled at KDS. Thus, to keep a balance between the policy and the need of the industries and to maintain the spirit behind imposition of penal berth hire linked to performance norms, the KOPT has proposed a note to the effect that in case where actual Berth stay is more than 5% higher than the stipulated time, the number of additional hours spent at berth will be penalized by 2 x berth hire. Since the proposed note takes into account the concerns of the users/ user organization and spirit of the policy, the proposed note is approved.
- (ix). The KOPT, on the ground that the Pre Berthing Detention (PBD) for Dry Bulk vessel at KDS is negligible, has not prescribed separate Anchorage charge as provided in the policy. However, the port has stated that the Anchorage charge proposed by HDC, if any, based on the implementation of the Berthing policy, may also be considered for vessel visiting KDS also, as common rates structures is being followed in the Scale Of Rates in case of vessel related charges for both the dock systems. Based on the port's request, the Anchorage charge approved for HDC based on the implementation of the Berthing policy, should be made applicable in respect of KDS also.
- (x). The port has not quantified the financial impact of the proposed tariff arrangement, in view of the uncertainties in predicting the future individual performance of the relevant ships. Given that the proposal of the port is in the nature of levy of penalties/ incentive on account of over stay of vessel/ early evacuation of berth, there is merit in the argument of KOPT that it may not be possible for it to ascertain the financial impact of the proposed tariff arrangement.
- (xi). In its proposal, the KOPT has stated that the Minimum Berth output per ship crane/ derrick per day is to come into effect from 1 September 2016 for all vessels carrying cargo mentioned above to KDS berths and that the incentives and penalties will come into effect after a period of three months or the date as specified by KOPT. From the proposal of the KOPT, it appears that the users have already been intimated by the port about the Minimum Berth output per ship crane/ derrick per day with effect from 01 September 2016. In the absence of any objections from the users in this aspect, the Minimum Berth output per ship crane/ derrick per day is deemed to have come into effect from 01 September 2016, as proposed by the Port. With regard to the levy of incentives and penalties, they shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

- (xii). Clause 7.2 of the Berthing Policy encourages the Ports to roll out performance norms in a phased manner during the first year to reach the target levels achievable for each commodity given the infrastructure available at the berths. As brought out earlier, the grab size considered by KOPT in respect of Coal and industrial salt is lower than that prescribed in the Berthing Policy. As stipulated in the said Clause, the KOPT is advised to compute performance norms capturing the size of the grabs as per the norms every quarter in the first year until target norms are reached. In the event of upgradation of infrastructure at berth apart from improvement in grab size, leading to an improvement in the performance norms approved, the port is advised to come up with a proposal to give effect to the improved performance norms. Further, since the port is expected by the Policy to reach the target levels achievable for each commodity in the first year, it is found appropriate to approve the validity of the proposal approved for a period of one year from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India, coming into effect.

8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the SOR of the KOPT as notified separately in the Gazette of India on 31 January 2017 vide Gazette No. 37.

8.2. The Minimum Berth output per ship crane/ derrick per day is deemed to have come into effect from 01 September 2016, as proposed by the KOPT. The levy of incentives and penalties and Anchorage charges shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Ext./451/16]